VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji do Spraw Kontroli Państwowej (nr 42)**

z dnia 23 lutego 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Kontroli Państwowej (nr 42)

23 lutego 2017 r.

Komisja do Spraw Kontroli Państwowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Wojciecha Szaramy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli realizacji zadań Urzędu Dozoru Technicznego,

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli realizacji Wieloletniego Planu Inwestycji Kolejowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Krzysztof Kwiatkowski** prezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Jadwiga Emilewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Andrzej Bittel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Andrzej Ziółkowski** prezes Urzędu Dozoru Technicznego wraz ze współpracownikami, **Arnold Bresh** członek zarządu ds. realizacji inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Tadeusz Cieśluk**, **Tadeusz Oset** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Kontroli Państwowej. Czy do porządku obrad są jakieś uwagi? Nie słyszę.

Proszę państwa, pani minister Emilewicz odpowiada na pytania posłów na sali plenarnej. Czy możemy rozpocząć od punktu drugiego – rozpatrzenie informacji NIK o wynikach kontroli realizacji zadań Urzędu Dozoru Technicznego? Witam serdecznie prezesa i wiceprezesa NIK. Jest również obecny prezes Urzędu Dozoru Technicznego pan Andrzej Ziółkowski. Czy możemy ten punkt rozpatrzyć jako pierwszy? Nie ma żadnych przeciwwskazań? Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Najwyższej Izby Kontroli Krzysztof Kwiatkowski:

Szanowni państwo, Najwyższa Izba Kontroli kontrolowała Urząd Dozoru Technicznego po raz drugi, ponieważ na przełomie lat 2012/2013 badaliśmy gospodarkę finansową UDT, oceniając ją wtedy negatywnie m.in. ze względu na wysoki poziom nieuzasadnionych kosztów działalności Urzędu. W grudniu 2014 r. Minister Gospodarki wprowadził nowe, wyższe stawki opłat za czynności UDT. Po tej decyzji ze strony przedsiębiorców padły krytyczne głosy wskazujące na nieracjonalność monopolizacji usług dozoru technicznego, powodującą nieuzasadniony wzrost tych opłat oraz cen usług komercyjnych, które są pochodną tych opłat. Zdarzenia te czyniły zasadnym pytanie, czy ustawowe zadania UDT realizowane były w sposób skuteczny i oszczędny. Stąd inicjatywa kolejnej kontroli w Urzędzie Dozoru Technicznego.

Kontrola została przeprowadzona w Urzędzie Dozoru Technicznego i Ministerstwie Rozwoju. Okres objęty kontrolą to lata 2013–2015, z uwzględnieniem zdarzeń wcześniejszych i późniejszych, które miały wpływ na badaną działalność. W tym miejscu chciałbym podziękować aktualnemu kierownictwu UDT, że zawsze życzliwie przygotowywali informacje, które były nam potrzebne celem uzupełnienia raportu z kontroli.

Najwyższa Izba Kontroli tym razem pozytywnie ocenia działalność Urzędu Dozoru Technicznego w latach 2013–2015. W szczególności NIK pozytywnie ocenia prawidłowe i zgodne z zasadami należytego zarządzania finansami wykonywanie zadań przez Urząd

Dozoru Technicznego. W naszej ocenie, Urząd prawidłowo wykonywał ustawowe zadania, zgodnie ze standardami kontroli zarządczej dla jednostek sektora finansów publicznych. Uwzględniał zasady oszczędności i wydajności przy naliczaniu oraz pobieraniu opłat za czynności dozoru technicznego, a także prawidłowo prowadził działalność certyfikacyjną, w szczególności rozgraniczając ją od ustawowych czynności dozoru technicznego sensu stricte. Stwierdzono natomiast niewydawanie decyzji administracyjnych w sytuacji braku zezwoleń na eksploatację badanych urządzeń.

W kontekście nadzoru ministra NIK stwierdziła, że nadzór Ministra Gospodarki (aktualnie Ministra Rozwoju) nad Urzędem Dozoru Technicznego miał głównie charakter formalny, sprowadzający się do zapewniania przestrzegania przepisów prawa. Minister Gospodarki nadał Statut UDT, zapewnił przeprowadzenie naboru na stanowisko prezesa UDT oraz jego powołanie, a także zlecił opracowanie planu działalności Urzędu oraz przyjął do wiadomości roczne sprawozdania z działalności UDT. Minister nie doprowadził jednak do opracowania dokumentu określającego politykę nadzoru nad jednostkami podległymi i nadzorowanymi, w tym nad Urzędem Dozoru Technicznego, a także nie wprowadził wymogu zatwierdzenia sprawozdania finansowego UDT przez ministra właściwego do spraw gospodarki. Nadzór nad działalnością UDT – wbrew dobrym praktykom – nie był sprawowany w sposób systemowy, uwzględniający oceny skuteczności i efektywności prowadzonych działań oraz wsparcia dla realizacji celów Urzędu.

Ministerstwo nie przeprowadziło analizy i oceny wpływu wzrostu stawki godzinowej na wysokość obciążeń ponoszonych przez przedsiębiorców, pomimo sygnalizowania przez organizacje przedsiębiorców, że zmiana wysokości stawki za godzinę czynności dozoru technicznego spowoduje wzrost kosztów przez nich ponoszonych. Z końcem listopada 2014 r. utraciło moc rozporządzenie Ministra Gospodarki (z 26 listopada 2010 r.) w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego. Decyzją ministra ustalono arbitralnie wysokość opłat z tytułu wykonywania dozoru technicznego na 116 zł.

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że w dalszym ciągu nie doprowadzono do zmiany przepisów ustawy o dozorze technicznym, polegającej na wprowadzeniu wymogu zatwierdzenia przez ministra sprawozdania finansowego UDT. Zgodnie z ustawą o dozorze technicznym, Urząd Dozoru Technicznego prowadzi samodzielną gospodarkę finansową, a wynik finansowy UDT i jego podział zatwierdza prezes Urzędu. Faktycznie oznacza to, że prezes UDT sam zatwierdza sprawozdanie finansowe jednostki przez siebie kierowanej.

Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła – w naszej ocenie – niedostateczne zainteresowanie Ministra Gospodarki problemami, które zostały ujawnione w ramach obecnej, a także wcześniejszych kontroli Izby w Urzędzie Dozoru Technicznego. Chodzi m.in. o:

– znaczącą różnicę pomiędzy wysokością średnich zarobków pracowników UDT (9,5 tys. zł w 2015 r.), a średnim wynagrodzeniem pracowników pozostałych urzędów wykonujących zadania o porównywalnym charakterze;

– bezczynność Kolegium UDT, które nie wykonywało zadań, do których zostało powołane. Kolegium jest statutowym organem opiniodawczo-doradczym Prezesa UDT w zakresie przygotowywania projektów rozwiązań służących realizacji oraz zwiększaniu efektywności i jakości działań Urzędu. W okresie objętym kontrolą Kolegium UDT zebrało się jedynie 28 razy nie podejmując jednak żadnej uchwały w zakresie statutowego celu swojego działania. Koszty funkcjonowania Kolegium UDT w latach 2013–2015 wyniosły 559,6 tys. zł, w tym łączne wynagrodzenie członków Kolegium to 558,4 tys. zł. Za uczestnictwo w pracach Kolegium UDT jego członkowie (oprócz przedstawicieli UDT) otrzymywali wynagrodzenie miesięczne i to bez względu czy posiedzenie w konkretnym miesiącu odbyło się, czy też nie. W trakcie trwania kontroli – w czerwcu 2016 r. – odwołano wszystkich członków Kolegium Urzędu;

– nieokreślenie – w naszej ocenie – prawidłowych mierników mierzących realizację założonego celu działań UDT. Przyjęty miernik skuteczności, określający rzeczywistą liczbę wykonywanych badań w danym roku do planowanej liczby badań na ten rok jest nieadekwatny do określenia poziomu realizacji celu działania Urzędu, tj. zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania urządzeń technicznych, które mogą stwarzać zagroże-

nie dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska. W konsekwencji uniemożliwia to dokonanie rzetelnej analizy rezultatów skuteczności działań UDT w zakresie dozoru technicznego.

W Polsce została zainicjowana dyskusja nad zmianą modelu dozoru technicznego w kierunku jego otwarcia i urynkowienia. W ekspertyzie opracowanej przez Instytut Sobieskiego w Warszawie postulowano wprowadzenie elastycznego, transparentnego i zobiektywizowanego mechanizmu ustalania stawek opłat za wykonanie czynności dozoru technicznego w celu zmniejszenia kosztów tego dozoru, bez obniżania standardów bezpieczeństwa. Pojawił się także postulat zwiększenia zakresu delegowania uprawnień do świadczenia usług dozoru na inne podmioty, w tym prywatne. Urząd Dozoru Technicznego opowiada się jednak za utrzymaniem państwowej kontroli nad bezpieczeństwem technicznym urządzeń. Jednocześnie, uznając zasadność postulatu racjonalizacji obecnie istniejącego modelu, przygotowuje propozycje zmian w ustawie o dozorze technicznym, które zredukują obciążenia przedsiębiorców, w szczególności w zakresie badania urządzeń stwarzających mały poziom zagrożeń.

Za utrzymaniem państwowej kontroli nad bezpieczeństwem urządzeń technicznych przemawiają dane European LIfts Association (ELA) dotyczące dźwigów osobowych i schodów ruchomych. Wynika z nich, że liczba wypadków w państwach o wolnorynkowych zasadach przeprowadzania inspekcji jest większa niż przy zachowaniu państwowej kontroli. Mówię o tym państwu, bo ta dyskusja toczy się cały czas – czy tego typu zadania wykonywać poprzez urząd państwowy, czy poprzez np. delegowanie tych zadań czy wręcz szukanie jakiegoś podmiotu prywatnego. Chcielibyśmy bardzo mocno pokazać – i to na podstawie twardych danych w państwach, w których te zadania są realizowane przez urząd publiczny, stopień wypadkowości – przepraszam za takie określenie – jest znacząco niższy niż w tych, w których przyjęto – umownie mówiąc – model wolnorynkowy. I tak dźwigi: wskaźnik wypadkowości (liczba wypadków/liczba dźwigów) Polska – 0,11‰, Niemcy – 0,16‰, Wielka Brytania – 0,34‰, Francja – 0,88‰. Pokazuję te dane, bo oczywiście – jak mówiłem na początku – mamy swoje krytyczne uwagi, ale tak naprawdę Urząd w sposób szczególny powinno rozliczać się z tych wskaźników. I tutaj bardzo wyraźnie mówię, że te wskaźniki sytuują polski Urząd Dozoru Technicznego naprawdę na bardzo wysokim poziomie profesjonalizacji realizacji zadań, co później przekłada się na poziom bezpieczeństwa użytkowników urządzeń technicznych. Schody ruchome: wskaźnik wypadkowości (liczba wypadków/liczba schodów ruchomych) Polska – 0,36‰, Niemcy – 0,80‰, Wielka Brytania – 3,4‰, Francja – 5,9‰. Z danych tych wynika, że liczba wypadków przypadająca na liczbę zainstalowanych dźwigów i schodów ruchomych jest kilkakrotnie większa w państwach o wolnorynkowym podejściu do inspekcji, w porównaniu do liczby wypadków w Polsce, gdyż jest ona ograniczana poprzez skuteczny system dozoru.

Ponadto Izba zauważa, że ze względu na brak koordynacji takiej, jaka ma miejsce w przypadku państwowego systemu dozoru, duża część urządzeń technicznych w ogóle nie jest badana. Według organizacji bezpośrednio zaangażowanych w sprawy dozoru, w Niemczech nie przeprowadza się w ogóle badań od 20% do 30% eksploatowanych dźwigów osobowych. Z kolei według francuskiego ministerstwa w 2014 r. przeprowadzono badania kontrolne jedynie 11% dźwigów (czyli zbadano ponad 58 tys. z 545 tys. zainstalowanych dźwigów). Przyjęty system kontroli w państwach o uwolnionym systemie dozoru spowodował, że wiele dźwigów zostaje w każdym roku zatrzymanych ze względu na niebezpieczeństwo dalszej eksploatacji. Liczba zatrzymanych dźwigów w stosunku do liczby wszystkich eksploatowanych dźwigów w europejskich państwach kształtuje się na poziomie: w Niemczech – 13% wszystkich dźwigów jest wyłączanych z eksploatacji, we Francji – 7,6%, a w Polsce – 0,4%.

Te rażąco różne wskaźniki mogą wskazywać, że system wolnorynkowy inspekcji jest mniej skuteczny, w dodatku nie zapewnia koordynacji badań (poprzez wysoki procent niebadanych urządzeń) i w konsekwencji powoduje, że na rynku są eksploatowane niebezpieczne urządzenia techniczne (czego dowodzi większa liczba wypadków, ale i wyższy odsetek urządzeń zatrzymanych po badaniach technicznych). Dozór techniczny to – w naszej ocenie – specyficzny obszar działalności, który poprzez ścisłe i głębokie związki

ze strategicznymi gałęziami gospodarki oraz wpływ na bezpieczeństwo obywateli, nie może podlegać ocenie wyłącznie w oparciu o czynniki ekonomiczne.

Uwagi i wnioski, które przedstawiamy po tej kontroli kierowane są do Ministerstwa Rozwoju. Izba wnosi o opracowanie polityki nadzoru Ministra Rozwoju nad jednostkami podległymi i nadzorowanymi, uwzględniającej rekomendacje zawarte w dokumentach Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Wnioskujemy o podjęcie skutecznych działań zmierzających do ustanowienia wymogu zatwierdzania przez Ministra Rozwoju rocznego sprawozdania z działalności UDT oraz sprawozdania finansowego i dokonywania podziału zysku, ustalenia w drodze obwieszczenia wykazu jednostek organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez Ministra Rozwoju. Ministerstwo Rozwoju podjęło realizację wniosków pokontrolnych NIK, zapowiadając podjęcie działań zmierzających do opracowania polityki nadzoru Ministra Rozwoju i Finansów nad jednostkami podległymi i nadzorowanymi, ustanowienia wymogu zatwierdzania przez Ministra Rozwoju rocznego sprawozdania z działalności UDT oraz sprawozdania finansowego i dokonywania podziału zysku. Przygotowane zostały propozycje wprowadzenia stosownych zmian w ustawie o dozorze technicznym. Aktualnie w Ministerstwie Rozwoju trwają uzgodnienia wewnątrzresortowe nad zmianami wyżej wymienionej ustawy. Projekt obwieszczenia dotyczący wykazu jednostek organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez Ministra Rozwoju został przygotowany we wrześniu ub.r. W związku z połączeniem funkcji Ministra Rozwoju i Ministra Finansów, obecnie trwają prace nad uzupełnieniem przedmiotowego obwieszczenia. Ponadto w Ministerstwie Rozwoju poddane zostaną analizie także inne zagadnienia wskazane przez Izbę, jako nieprawidłowości dotyczące działalności UDT.

Po kontroli w Urzędzie Dozoru Technicznego wnosiliśmy do UDT o następujące zmiany: zapewnienie właściwego stosowania przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego w postępowaniu przed organami jednostek dozoru technicznego, poprzez załatwianie sprawy w ramach wydawania decyzji administracyjne, wypracowanie nowej koncepcji organizacji i funkcjonowania Kolegium UDT, określenia mierników oceny efektywności działań dozoru.

Urząd Dozoru Technicznego również nas poinformował o sposobie realizacji wniosków Izby. I tak Urząd przygotuje kompleksową analizę prawną dotyczącą stosowania Kodeksu postępowania administracyjnego w sytuacji odmownego rozpatrzenia wniosków o pozwolenie na eksploatację urządzeń. Po przeprowadzeniu analizy dokona ewentualnych zmian procedur wewnętrznych w zakresie wydawania decyzji administracyjnych dotyczących urządzeń technicznych, sporządzi odpowiedni wzór takiej decyzji oraz wprowadzi go do systemu informatycznego. Ma powstać nowy regulamin Kolegium UDT w oparciu o nową koncepcję organizacji i funkcjonowania organu doradczego UDT. Nowe Kolegium w zamierzeniu będzie składało się z przedstawicieli prezydium Rady Dyrektorów UDT oraz osób spoza organizacji. Nowa formuła współpracy przewiduje wyłącznie bezpłatną współpracę. W tym miejscu jako ciekawostkę chciałbym podać, że z takiego modelu korzystamy w Izbie. Kolegium NIK ma też przedstawicieli wewnętrznych instytucji i przedstawicieli świata akademickiego – nauk prawnych i ekonomicznych.

Urząd poinformował nas również, iż podejmie czynności zmierzające do określenia nowych mierników oceny efektywności działań dozoru technicznego na podstawie kluczowych wskaźników efektywności, które będą opierały się na analizie poziomu realizacji celów organizacji. Działania te pozwolą na ocenę założonych i osiąganych celów operacyjnych i strategicznych oraz bieżące doskonalenie i efektywne wykorzystanie posiadanych zasobów.

Na zakończenie chciałbym jeszcze raz podkreślić, że dozór techniczny to bardzo ważny obszar działalności, który poprzez ścisłe i głębokie związki ze strategicznymi gałęziami gospodarki – transport, energetyka, budownictwo – oraz wpływ na bezpieczeństwo obywateli musi znajdować się pod stałym zainteresowaniem i wsparciem ze strony państwa. Moim zdaniem, dla członków Komisji jest to niezwykle ciekawa kontrola, bo pokusiliśmy się o ściągnięcie danych z innych państw europejskich i porównanie efektywności działań realizowanych w ramach dozoru technicznego w państwach, w których jest to realizowane przez instytucje publiczne i tych, w których przyjęto tzw. wolnorynkowy

model działania nadzoru technicznego. Dla mnie to były też niezwykle ciekawe dane, szczególnie w kontekście sposobu realizowania tych zadań w naszym kraju w przyszłości. Dziękuję bardzo.

W dzisiejszym posiedzeniu uczestniczą: pan Sławomir Grzelak – dyrektor Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK i pan Krzysztof Pietrzykowski – wicedyrektor tego departamentu. To osoby nadzorujące tę kontrolę, które będą w stanie odpowiedzieć na bardziej szczegółowe pytania.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

W przypadku tej kontroli są już pozytywne efekty. Pozytywna jest również odpowiedź Ministerstwa Rozwoju i Urzędu Dozoru Technicznego. Pan prezes także mówi o współpracy. Zatem mamy sytuację uproszczoną.

Witam panią minister Emilewicz. Czy pani minister chciałaby odnieść się do wypowiedzi pana prezesa?

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju Jadwiga Emilewicz:

Panie przewodniczący, panowie prezesi, panowie dyrektorzy, panie i panowie posłowie, chciałabym przede wszystkim odnieść do dokumentu pokontrolnego, który jest dla nas źródłem inspiracji i rodzajem ekspertyzy w zakresie nie tylko nadzoru nad instytucjami, ale również wskazuje to, na co warto zwrócić uwagę w funkcjonowaniu instytucji.

Pierwszy wniosek, bardzo istotny, któremu pan prezes poświęcił znaczną część uwagi, dotyczy modelu systemu dozoru technicznego – czy powinien być sprawowany w trybie wolnorynkowym przez certyfikowane podmioty prywatne czy jednak przez urząd. Myślę, że wskaźniki, które zostały przedstawione jednoznacznie wskazują, że ten sposób sprawowania dozoru technicznego, jaki funkcjonuje w Polsce jest właściwy, ze względu na bezpieczeństwo nie tylko użytkowników, ale również państwa. Pamiętajmy – co istotne – że dozór techniczny to dozór nad krytyczną infrastrukturą w państwie. To pierwsza kwestia.

Naszą intencją jest, żeby Urząd Dozoru Technicznego działał jeszcze lepiej i sprawniej, aby wątpliwości, które pojawiły się w tych wnioskach zostały usunięte w sposób jednoznaczny. Część wniosków – o czym wspomniał pan prezes – sformułowanych w wystąpieniu pokontrolnym została zaimplementowana bądź jest w trakcie implementacji.

Z zakresu polityki nadzoru – to pierwszorzędny obszar jeśli chodzi o Ministerstwo Rozwoju – pan prezes UDT przedstawił w resorcie propozycję nowego regulaminu Urzędu Dozoru Technicznego. Ponadto niezależnie od formalnego zatwierdzenia, w trybie nieformalnym – jak na dobrą praktykę przystało – zwróciliśmy się o to, aby sprawozdanie finansowe i dokonywanie podziału zysku były przedstawiane i udostępniane w Ministerstwie Rozwoju. Ta praktyka – niezależnie od strony formalnoprawnej – jest stosowana.

Odnosząc się do zakresu analizy wynagrodzeń – wiem, że to są najbardziej newralgiczne elementy – chciałabym poinformować, że przeciętne wynagrodzenie w Urzędzie Dozoru Technicznego na stanowiskach inżynierskich – od starszego referenta do inspektora – wynosi nieco ponad 5,5 tys. zł brutto. Na rynku specjaliści tego typu zarabiają – zapewne więcej o tym będzie mógł powiedzieć pan prezes – powyżej 11 tys. zł brutto.

Jeśli mówimy o dozorze technicznym i pewnych niefortunnych wydarzeniach, które mogłyby nastąpić w wyniku nie w pełni dobrze wykonanego dozoru, to musimy sobie zdawać sprawę, że powinno nam zależeć na najbardziej wykwalifikowanych kadrach. Ich pozyskiwanie w sytuacji dynamicznie rozwijającego się rynku i wzrostu płac, zwłaszcza w tym obszarze inżynieryjnym, budzi raczej naszą troskę o to, jak będzie wyglądała ta dynamika w ciągu najbliższych lat. Stąd bylibyśmy ostrożni przy analizie i porównywaniu wynagrodzeń do innych urzędów, co nie zmienia faktu, że oczywiście siatka płac musi być jasna i transparentna. System nagradzania i premiowania pracowników musi być jednoznaczny i – jak powiedziałam – transparentny.

Jeśli chodzi o uwagi pana prezesa dotyczące KPA, to w tym przypadku pewne procedury zostały już wdrożone. Wprowadzono system komputerowego wsparcia pracy inspektorów SIGMA oraz nowe wzory decyzji administracyjnych niezezwalających na eksploatację urządzenia technicznego w przypadku, kiedy pierwsze badanie techniczne uzyska wynik negatywny lub eksploatujący nie posiada ważnej decyzji zezwalającej na użytkowanie, a wynik badania jest negatywny. Od dnia wejścia w życie nowych

zasad, czyli od 9 lutego br. obowiązkiem inspektora przeprowadzającego badanie jest sporządzenie protokołu z badania i wydanie decyzji administracyjnej w sytuacjach, o których wspomniałam.

Ostatni istotny element – to Kolegium UDT. Zgodnie z tym, co powiedział pan prezes, to jedna z pierwszych kwestii przeprowadzonych w Urzędzie Dozoru Technicznego – reorganizacja Kolegium. Jego skład jest częściowo rekrutowany z Urzędu, częściowo ze środowiska ekspertów z zakresu działalności UDT. Udział w Kolegium jest bezpłatny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Cieszy nas w szczególności dynamiczny wzrost pozyskiwania kadr do pracy w dozorze.

Czy pani minister ma uwagi do stwierdzenia NIK, że nadzór sprawowany w latach 2013–2015 był niewystarczający?

Podsekretarz stanu w MR Jadwiga Emilewicz:

To kwestia, której nie chciałabym komentować. Myślę, że w sposób jasny i jednoznaczny kontrola NIK wskazuje na dystynkcje między okresem 2013 r. i zmianami wprowadzonymi na przełomie lat 2015 i 2016 oraz w 2016 r. Myślę, że poprawa pracy instytucji, zgodna z oczekiwaniami i zobowiązaniami ustawowymi nałożonymi na Urząd Dozoru Technicznego, może nas tylko cieszyć. Bo – jak mówię – Urząd Dozoru Technicznego – to gwarancja bezpieczeństwa państwa w zakresie instalacji krytycznych. Cieszą nas pozytywne zmiany, o których mowa w wystąpieniu pokontrolnym.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Czy pan prezes Andrzej Ziółkowski chciałby zabrać głos w tym punkcie?

Prezes Urzędu Dozoru Technicznego Andrzej Ziółkowski:

Mogę tylko potwierdzić, że musimy zatrudniać wysoko kwalifikowanych fachowców, którzy podejmują decyzję w sprawie eksploatacji urządzeń i instalacji, warte miliony złotych. Dla przykładu – jeden dzień postoju instalacji w Petrochemii Płock to 2-3 mln zł. Dlatego to muszą być ludzie o wysokich kwalifikacjach, charakteryzujący się odpowiedzialnością i decyzyjnością.

Tam nie może być wysłany inżynier, który nie ma doświadczenia, nie jest wyszkolony, nie ma świadomości z jak niebezpiecznymi i jak odpowiedzialnymi urządzeniami mamy do czynienia. Stąd pozyskanie tak wysoko kwalifikowanej kadry budzi – w dobie zmian występujących na rynku – moją troskę. Bo to jest jedno – można powiedzieć – z kluczowych zagrożeń dla funkcjonowania Urzędu Dozoru Technicznego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Czy są jakieś uwagi, pytania? Pan przewodniczący Śniadek, proszę.

Poseł Janusz Śniadek (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, szanowni goście, przyznam, że z satysfakcją przyjmuję pozytywną ocenę. Również z wielką przyjemnością słucham panią minister. Podzielam opinię, że jakiejkolwiek myśli o urynkowieniu tej odpowiedzialnej misji, zbieżnej z misją Państwowej Inspekcji Pracy, są nieuzasadnione. Misje obu instytucji pokrywają się.

Niestety, z pewną przykrością stwierdzam, że pewien problem – bardzo mocno tu wyakcentowany – wynikający z tego, że średnia wynagrodzeń niewiele odbiega od średniej krajowej, zwłaszcza w przypadku UDT, gdzie potrzebni są inżynierowie fachowcy, tak bardzo poszukiwani teraz na rynku, stwarza istotne zagrożenie, pomimo dynamiki wzrostu ludzi młodych, ale jednak wymagających nabycia doświadczenia, żeby w tym okresie nabywania doświadczenia nie odeszli do innych zakładów, gdzie będą atrakcyjniejsze wynagrodzenia.

Myślę, że jest również dla nas posłów, ale zapewne też dla Ministerstwa Finansów, tu akurat zbiegają się kompetencje, wszyscy wiemy o kim myślimy… Bardzo liczę, że poprzez panią minister będziemy mogli dotrzeć do ministra finansów, z tymi argumentami, żeby przy kolejnym budżecie – bo niestety w tej chwili możemy rozmawiać

o perspektywie wzrostu w budżecie następnego roku – będziemy solidarnie zabiegać o tę – tak bardzo konieczną – potrzebną zmianę.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Wilczyński, proszę.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO):

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, bo trochę na marginesie kontroli, korzystając z faktu obecności prezesa UDT, chciałbym zadać dwa pytania. Pierwsze dotyczy relacji Urzędu Dozoru Technicznego z Państwową Inspekcją Pracy. Bowiem część urządzeń np. dźwigi funkcjonuje w środowisku pracy. Gdyby pan prezes był uprzejmy opisać te relacje choćby na przykładzie wypadku dźwigu przy rozbudowie elektrowni Opole.

Druga kwestia – może to zabrzmieć śmiesznie, ale sprawa nie jest śmieszna, chodzi o lunaparki i pracujące tam urządzenia, odnotowano kilka drastycznych wypadków np. na torach gokartowych. Czy te elementy ważne z punktu widzenia funkcjonowania społeczeństwa i rodzące zagrożenia są objęte kontrolą UDT? Czy to jest obszar zupełnie niekontrolowany? Relacje medialne pozostawiały wiele znaków zapytania w tej kwestii. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Czy ktoś z państwa posłów chciałby jeszcze zadać pytanie? Nie widzę zgłoszeń. Proszę, panie prezesie.

Prezes UDT Andrzej Ziółkowski:

Bardzo blisko współpracujemy z Państwową Inspekcją Pracy, ponieważ nasze działania są komplementarne. My koncentrujemy się na urządzeniach, Inspekcja Pracy – na środowisku pracy. Między naszymi instytucjami odbywa się wymiana informacji. Przeprowadzamy wspólne kontrole.

Jeśli chodzi o incydent, który miał miejsce w Opolu, sprawa jest w trakcie wyjaśniania. Natomiast w większości w przypadków, niestety rutyna, brak doświadczenia mają kluczowy wpływ na wystąpienie zdarzeń wypadkowych. To tzw. względy eksploatacyjne. Wypadki spowodowane uszkodzeniami urządzeń należą obecnie do marginalnych. Kluczowe, jeśli chodzi o wypadkowość, są względy ludzkie. I przede wszystkim jest tak, jak podaje Inspekcja Pracy – gros wypadków dotyczy ludzi młodych, którzy dopiero przychodzą do pracy i ludzi starszych, których gubi rutyna. Badania prowadzone przez Urząd Dozoru Technicznego potwierdzają ustalenia PIP.

Jeżeli chodzi o sprawy wesołych miasteczek, zwracaliśmy uwagę, żeby te urządzenia objąć większym dozorem technicznym. Dozór techniczny nie zajmuje się gokartami. Natomiast posiada kadrę inżynierską o odpowiednich kompetencjach, to eksperci w zakresie bezpieczeństwa. Urząd Dozoru Technicznego jest gotowy objąć dozorem technicznym miejsca tego typu, aby te miejsca, gdzie ludzie spędzają wolny czas rzeczywiście zweryfikować. Na dzień dzisiejszy zajmujemy się tymi urządzeniami, które wykonują ruch obrotowy. To popularnie zwane karuzele. Te urządzenia objęte są dozorem technicznym. Natomiast jest wiele innych urządzeń, które z racji specyfiki działania nie są obecnie objęte dozorem technicznym. Jako jednostka ekspercka w zakresie bezpieczeństwa jesteśmy gotowi – kierujemy takie oferty do naszych klientów do objęcia – na zasadach dobrowolnych – dozorem technicznym czy ekspertyzą techniczną tych urządzeń. Wykonujemy takie rzeczy. Ale – powtarzam – to jest na zasadach dobrowolnych, kiedy klienci zgłaszają taką potrzebę.

Jednocześnie nawiązujemy – jak powiedziałem – współpracę z Inspekcją Pracy i innymi instytucjami. Ostatnio rozpoczęliśmy współpracę z PZU, aby poprzez względy ubezpieczenia spojrzeć na aspekty bezpieczeństwa w nieco innym wymiarze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Czy schody ruchome na dworcu w Warszawie są objęte kontrolą UDT?

Prezes UDT Andrzej Ziółkowski:

To domena transportowego dozoru technicznego. Na obszarach kolejowych i morskich działa transportowy dozór techniczny. Nie wykonujemy tam czynności dozoru technicz-

nego. Wykonuje je inna – siostrzana instytucja, działająca na terenach morskich i kolejowych. To transportowy dozór techniczny. Na pozostałych obszarach czynności dozoru technicznego wykonywane są przez inspektorów Urzędu Dozoru Technicznego.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Jeśli nie ma innych uwag, to dziękuję bardzo państwu. Dziękuję pani minister i współpracownikom, inspektorom NIK, którzy przeprowadzili kontrolę, prezesowi NIK wraz ze współpracownikami.

Przechodzimy do omawiania kolejnego punktu porządku dziennego – rozpatrzenie informacji Najwyżej Izby Kontroli o wynikach kontroli realizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Najwyższa Izba Kontroli dokonała kontroli realizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych. Celem kontroli była ocena, czy Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych (WPIK) był prawidłowo przygotowany i realizowany, tj. w sposób, który umożliwił osiągnięcie zaplanowanych efektów w ustanowionym przez Radę Ministrów terminie.

Kontrolą objęto lata 2011–2015. Ponadto wykorzystaliśmy informacje dotyczące realizacji WPIK w II półroczu 2015 r. przekazane nam przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa po zakończeniu czynności kontrolnych oraz wyniki kontroli doraźnej „Funkcjonowanie systemu finansowania inwestycji kolejowych”. W ramach tej kontroli skontrolowaliśmy 9 jednostek. Było to Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa), Centrum Unijnych Projektów Transportowych, PKP Polskie Linie Kolejowe SA, centrale spółki oraz Centrum Realizacji Inwestycji oraz wszystkie jej oddziały terytorialne.

Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych został ustanowiony jako narzędzie, które miało pozwolić na powstrzymanie postępującej degradacji technicznej linii kolejowych na wybranych i najważniejszych ciągach kolejowych kraju. Miał integrować wszystkie priorytety sformułowane w ramach master planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r. Mówiąc o degradacji linii kolejowych, mówię o twardych danych, to znaczy obniżeniach możliwości osiągania określonych prędkości na poszczególnych odcinkach kolejowych, z czym mieliśmy do czynienia w naszym kraju. W ramach WPIK były także sformułowane zintegrowane priorytety z Narodowego Planu Wdrażania ERTMS oraz programy budowy i uruchamiania przewozów kolejowych dużych prędkości, czyli tzw. programu KDP, a także uwzględniał on postanowienia dotyczące tworzenia kolejowych korytarzy towarowych.

Celami Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych były przede wszystkim modernizacja oraz budowa linii i stacji kolejowych wraz z budowlami inżynierskimi, urządzeniami zasilania, zabezpieczenia ruchu, łączności i sygnalizacji. Realizacja zadań w planowanym terminie i zakresie rzeczowym miała zapewnić m.in.: podniesienie przepustowości linii kolejowych (poprzez zwiększenie dopuszczalnej prędkości jazdy i nacisku osi), poprawę bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego (w tym: budowę nowoczesnych systemów zarządzania ruchem, np. Europejskiego Systemu Zarzadzania Ruchem Kolejowym – ERTMS oraz likwidację skrzyżowań i przejść jednopoziomowych), a także zapewnienie interoperacyjności budowanej i modernizowanej infrastruktury kolejowej oraz dostosowanie do standardów określonych w umowach AGC i AGTC. Jak wykazały wyniki kontroli te cele nie zostały w pełni osiągnięte.

Kontrola wykazała, że stopień przygotowania do realizacji inwestycji infrastrukturalnych w ramach Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych (WPIK) nie gwarantował pełnej realizacji programu do końca 2015 r., tj. w okresie kwalifikowalności wydatków w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2007–2013. Konsekwencją braku realizacji do końca 2015 r. była konieczność wystąpienia do Komisji Europejskiej o zgodę na ujęcie kontynuowania finansowania inwestycji, objętych perspektywą finansową 2007–2013, ze środków perspektywy 2014–2020. Do kwietnia 2016 r. uzyskano takie decyzje w odniesieniu do wszystkich – 9 – projektów, o które wnioskowano.

Niepełne wykonanie inwestycji objętych Programem doprowadziło do obniżenia w listopadzie 2013 r. kwot zaplanowanych na ich realizację ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) o 5,4 mld zł (z 26,7 mld zł do 21,3 mld zł). Do końca 2015 r. nie wykorzystano części zaplanowanych środków POIiŚ (blisko 6 mld zł), z czego ok. 2,4 mld zł zostało wykorzystane na zwiększenie unijnego dofinansowania inwestycji miejskich (po wniosku strony polskiej o przesunięcie tych środków), a kwota 3,5 mld zł możliwego do uzyskania dofinansowania, została utracona. W efekcie doprowadziło to do niewykorzystania na realizację infrastruktury kolejowej z perspektywy 2007–2013 łącznej kwoty 11,3 mld zł zaplanowanych ze środków Unii. Podkreślam, mówię o niewykorzystaniu na inwestycje kolejowe, bo część tych środków udało się przesunąć na inne projekty i programy. Z kwoty 11,3 mld zł, tylko – albo – aż 3,5 mld zł zostało utracone. Do 31 grudnia 2015 r. nie zakończono 73 projektów spośród 153 ujętych w WPIK do roku 2015 z perspektywą do roku 2020.

PKP PLK SA nie osiągnęła w pełni podstawowych celów sformułowanych w WPIK, w szczególności nie uzyskano na liniach sieci TEN-T (czyli sieci europejskich korytarzy transportowych) pełnej interoperacyjności, a także nie uzyskano pełnego dostosowania infrastruktury kolejowej do standardów określonych umowami AGC i AGTC. Założone w WPIK wskaźniki i mierniki, według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., zostały zrealizowane w zakresie od 35% (osiągnięta długość występowania maksymalnej prędkości 200 km/h) do 90% (zrealizowana długość torów szlakowych i głównych zasadniczych), przy czym zrealizowano 83% zaplanowanej liczby obiektów inżynieryjnych i uzyskano zwiększenie prędkości pociągów o co najmniej 30km/h na 54% zaplanowanej długości torów. W stosunku do pierwotnych planów na 54% zaplanowanej długości torów udało się uzyskać założone rezultaty. Jedynie liczba wykonanych skrzyżowań i długość torów szlakowych z dopuszczalnym naciskiem osi 221 kN przekroczyła 90% plan.

Z opóźnieniami były realizowane zadania obejmujące budowę ujednoliconych europejskich systemów kontroli jazdy pociągu oraz łączności z pociągami, będących składowymi Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). Zrealizowanie tych zadań stanowi niezbędny element dla osiągnięcia celu, jakim jest uzyskanie interoperacyjności transportu kolejowego.

W ocenie Izby, do niepełnej realizacji programu – mówimy o okresie do 31 grudnia 2015 r. przyczyniło się niskie wykonanie planów inwestycyjnych do końca 2013 r. Spośród 61 inwestycji zaplanowanych do ukończenia do końca 2013 r. nie zrealizowano 30 zadań, czyli 49%, a 31 zadań, czyli 51% zrealizowano z opóźnieniem. Pomimo niskiego poziomu wykonania w latach 2011–2013 zadań ujętych w dotychczasowym programie WPIK do 2013 r. z perspektywą do 2015 r., z dniem 5 listopada 2013 r. zwiększono zadania w nowym planie, włączając do WPIK dalsze 61 inwestycji.

Izba zauważa, że spółka zwiększyła w 2014 r. i w I półroczu 2015 r. skuteczność w realizacji inwestycji zaplanowanych w WPIK, jednakże nie doprowadziło to do pełnej realizacji zaplanowanych zadań. Musimy uczciwie zauważyć, że w 2014 r. i w I połowie 2015 r. rzeczywiście nastąpiła intensyfikacja realizacji zadań, aczkolwiek to nie przyczyniło się do pełnej realizacji zaplanowanych na ten okres zadań.

W ocenie Izby, realizacja WPIK w ograniczonym stopniu wpłynęła na poprawę stanu technicznego linii kolejowych. W 2014 r. – tj. po 4 latach realizacji programu – stan techniczny linii kolejowych zmienił się w następujący sposób – i to zapewne najważniejsza część naszego raportu – nastąpił przyrost udziału linii kolejowych w stanie dobrym o 16%, spadek udziału linii kolejowych w stanie dostatecznym o 8%, spadek udziału linii kolejowych w stanie niezadowalającym o 8%. W dalszym ciągu w stanie niezadowalającym pozostawało 21% długości linii kolejowych, a 27% było w stanie dostatecznym. Ograniczona poprawa stanu technicznego linii kolejowych nie przełożyła się na istotne zwiększenie dopuszczalnych prędkości rozkładowych. Ta informacja jest zapewne szczególnie istotna z punktu widzenia pasażerów. Wprawdzie długość linii kolejowych o dopuszczalnej prędkości 160 km/h i powyżej wzrosła o 1,5%, ale jednocześnie nastąpił spadek procentowego udziału długości linii kolejowych z dopuszczalnymi maksymalnymi prędkościami od 120 km/h do 160 km/h o 0,5% oraz z prędkościami od 80 km/h do 120 km/h o 3,3%. Skutkowało to wzrostem udziału linii kolejowych z najniższymi

dopuszczalnymi maksymalnymi prędkościami, czyli od 40 km/h do 80 km/h o 0,5% oraz z prędkościami poniżej 40 km/h – o niecałe 2%.

W zakresie nierzetelnego przygotowania WPIK wyniki kontroli pokazały, że WPIK oparto na niezweryfikowanym przez ministra właściwego do spraw transportu i niezgodnym ze stanem faktycznym oświadczeniu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, że począwszy od 2011 r. była ona organizacyjnie i technicznie w pełni przygotowana do podjęcia programu i jego realizowania. Tym samym przygotowany przez ministra program nie został dostosowany do możliwości realizacyjnych spółki, a w zakresie zadań inwestycyjnych ujętych w WPIK okazał się niemożliwy do realizacji w ustanowionych terminach. Potrzeba dostosowania programu do możliwości realizacyjnych doprowadziła do pięciokrotnej zmiany programu w ciągu czterech kolejnych lat (2012–2015). Pomimo niskiego poziomu wykonania w latach 2011-2013 zadań ujętych w WPIK do 2013 r. z dniem 5 listopada 2013 r. – jak powiedziałem – rozszerzono nowy plan włączając do niego dalszych 61 inwestycji.

W naszej ocenie, kontrola wykazała nierzetelny i nieskuteczny nadzór ministra nad spółką PKP Polskie Linie Kolejowe w zakresie realizacji WPIK. Stwierdzone nieprawidłowości polegały w szczególności na tym, że minister właściwy ds. transportu nie wyegzekwował od PKP PLK SA rzetelnej sprawozdawczości dotyczącej realizacji inwestycji objętych WPIK. Sprawozdania składane przez spółkę były – naszej ocenie – sporządzane nierzetelnie i wymagały poprawy, a od IV kwartału 2013 r. zarząd spółki całkowicie zaprzestał składania ministrowi właściwemu do spraw transportu sprawozdań kwartalnych z wykonania planu.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Od kiedy?

Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski:

Zarząd spółki zaprzestał całkowicie składania tych dokumentów od IV kwartału 2013 r. Czyli najpierw składane sprawozdania były – w naszej ocenie – nierzetelne, bo nie oddawały rzeczywistego stanu realizacji programu, a później spółka zaprzestała ich składania ministrowi sprawującemu nadzór nad nią.

Informacje dotyczące realizacji WPIK przekazywane ministrowi właściwemu do spraw transportu nie były – w naszej ocenie – w dostatecznym stopniu analizowane i wykorzystywane do sprawowania właściwego nadzoru nad kolejowymi inwestycjami infrastrukturalnymi realizowanymi w ramach POIiŚ, który funkcjonował w okresie od marca do listopada 2013 r. Pierwsze posiedzenie zespołu odbyło się dopiero w listopadzie 2012 r. A jego działalność nie poprawiła – w ocenie Izby – znacząco nadzoru nad realizacją WPIK i wygasła w związku ze zniesieniem Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz utworzeniem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Pomimo uzyskiwania informacji o nieprawidłowościach występujących od początku realizacji programu, z kontroli NIK, z audytu i kontroli wewnętrznej minister nie podjął skutecznych działań w celu ich wyeliminowania. Dopiero umowa z maja 2015 r., w sprawie całościowego unormowania współpracy pomiędzy PKP PLK SA i ministerstwem, określiła zasady realizacji, sprawozdawczości, kontroli i monitorowania oraz rozliczania inwestycji realizowanych z wykorzystaniem środków z budżetu państwa.

Pomimo uzyskiwania przez ministra właściwego do spraw transportu już od 2011 r. informacji na temat zagrożeń w realizacji WPIK, pierwsza informacja na temat opóźnień w realizacji inwestycji kolejowych została przekazana Radzie Ministrów w maju 2013 r.

Kontrola wykazała też nieprawidłowości w realizacji WPIK przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA. W szczególności zwracamy uwagę, że doszło do niepełnego zrealizowania zakresu WPIK. Przyczyniły się do tego zbyt późne w stosunku do zaplanowanych do realizacji zadań, zmiany organizacyjne dokonane w spółce w latach 2012–2014, czyli w okresie znacznego wzmożenia działalności inwestycyjnej. W wyniku reorganizacji przeprowadzonej bez dokonania analizy mającej na celu zapewnienie zatrudnienia dostosowanego do planowanych zadań, w procesie realizacji części inwestycji występowały niedobory kadrowe, które mogły przyczynić się do nieterminowej realizacji zadań przez inwestora.

Z opóźnieniem dokonano zaewidencjonowania majątku trwałego powstałego w wyniku zrealizowania 26 inwestycji oddanych do użytkowania. Do dnia 17 maja 2016 r. nie zaewidencjonowano majątku trwałego powstałego w wyniku realizacji 7 zadań inwestycyjnych zakończonych i oddanych do użytkowania w latach 2012–2014, o wartości ponad 360 mln zł, co mogło mieć wpływ na rzetelność bilansu spółki za 2015 r.

Jednakże Izba pozytywnie oceniła działania podjęte przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w zakresie nadzoru i monitorowania procesu przygotowania przez PKP PLK projektów inwestycyjnych objętych WPIK, szczególnie w obszarze sporządzania dokumentacji wymaganej dla otrzymania dofinansowania przy realizacji ze środków przewidzianych Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko. Centrum Unijnych Projektów Transportowych prawidłowo weryfikowało wnioski o dofinansowanie, wnioski o płatność oraz przeprowadzało u beneficjenta kontrolę prawidłowości wydatkowania środków na realizację inwestycji objętych planem.

W wyniku kontroli wybranych inwestycji objętych WPIK ustalono, że kwota dodatkowych kosztów ich realizacji, poniesionych na skutek błędów w dokumentacji, opóźnień w przekazaniu placu budowy, wydłużenia czasu realizacji inwestycji, zapłaty roszczeń podwykonawców oraz odsetek od nieterminowo dokonywanych płatności, wyniosła łącznie blisko 80 mln zł. Na dzień zakończenia kontroli spółka szacowała możliwy dalszy wzrost kosztów tych inwestycji o kwotę ok. 370 mln zł. Oczywiście, pamiętamy o skali realizacji inwestycji. Mówimy o inwestycjach o bardzo dużych wartościach. Aczkolwiek od strony formalnej metodologii kontroli NIK, musimy także zauważyć te środki finansowe. Nieprawidłowości w realizacji wybranych do kontroli inwestycji spowodowały utratę kwalifikowalności wydatków oraz utratę dofinansowania inwestycji ze środków europejskich w kwocie blisko 86 mln zł i zagrożenie dalszej utraty dofinansowania inwestycji ze środków UE, na skutek przewidywanej korekty finansowej nałożonej przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, w kwocie 5 mln zł.

W celu sprawdzenia, czy źródłem problemów realizacji WPIK był system finansowania inwestycji kolejowych, Izba przeprowadziła kontrolę doraźną „Funkcjonowanie systemu finansowania inwestycji kolejowych". Jej wyniki wykazały, że możliwość pozyskania przez PKP PLK SA środków finansowych nie stanowiła de facto bariery w realizacji inwestycji objętych Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych. Ograniczeniem możliwości zrealizowania zakresu rzeczowego programu był przede wszystkim niedostateczny stopień przygotowania do realizacji objętych nim inwestycji. Niesprawności w zapewnieniu środków finansowych stosownie do postępu realizacji projektu wpływały natomiast na zwiększenie kosztów realizacji WPIK i objętych nim inwestycji. Taka sytuacja wystąpiła np. w maju 2013 r. Wówczas została zmniejszona dotacja budżetowa o 1 mld zł, tj. z 1,4 mld zł do 400 mln zł. W konsekwencji konieczna stała się zmiana źródła finansowania zadań ze środków budżetowych na środki z emisji obligacji.

Finansowanie kolejowych inwestycji infrastrukturalnych z kapitału dłużnego, kredytów i obligacji w okresie lat 2011–2015 skutkowało zapłatą odsetek przez PKP PLK SA w łącznej kwocie 130 mln zł. Stwierdziliśmy również, że spółka w procesie realizacji inwestycji ujętych w WPIK dokonywała nieterminowej zapłaty za faktury oraz płaciła i kompensowała karne odsetki powstałe z tego tytułu, mimo że dysponowała znaczącą nadwyżką środków. Według stanu na 31 grudnia 2015 r. do wykorzystania pozostała kwota ponad 973 mln zł środków uzyskanych przez spółkę z obligacji wyemitowanych w celu prefinansowania realizacji projektów inwestycyjnych. Zapłacone przez spółkę odsetki od nieterminowych płatności za wykonane w latach 2011–2015 roboty i usługi w procesie finansowania 21 zbadanych inwestycji (11% spośród 197 projektów ujętych w WPIK), stanowiły kwotę prawie 1,5 mln zł. Jedną z przyczyn nieterminowej zapłaty faktur za inwestycje objęte WPIK były przypadki zwłoki w zapłacie zawinionej przez pracowników spółki.

PKP PLK SA miała największe trudności z realizacją projektów dużych, o wartości powyżej 1 mld zł. Z 12 takich projektów zawartych w WPIK spółka zdołała zrealizować do 31 grudnia 2015 r. jedynie połowę. Sześć niezrealizowanych projektów zostało poddanych procesowi fazowania i przeniesienia części zakresu do realizacji w ramach unijnej perspektywy finansowej na lata 2014–2020 oraz zostały ujęte w Krajowym Pro-

gramie Kolejowym. Zdajemy sobie sprawę, że przy realizacji największych projektów infrastrukturalnych w wielu krajach występują opóźnienia. Jednak z punktu widzenia realizacji celów zapisanych w WPIK pokazujemy, które z tych projektów zostały opóźnione, do jakiego etapu i jakie niosło to za sobą konsekwencje finansowe.

W ramach Krajowego Programu Kolejowego przewidziano realizację blisko 30 dużych projektów o wartości powyżej 1 mld zł każdy. W ocenie NIK, wymaga to szczególnie starannego przygotowania tych inwestycji dla zapewnienia ich terminowej realizacji.

Zdaniem Izby, usprawnienia wymaga przede wszystkim proces przygotowania projektów inwestycyjnych i ich realizacji, poziom absorpcji środków unijnych i nadzór właścicielski nad działalnością spółki w zakresie wykonywania obowiązków inwestora w obszarze infrastruktury kolejowej. Poprawy wymaga również skuteczność nadzoru ministra właściwego do spraw transportu nad wykonawcą programu, czyli nad spółką PKP PLK SA. W celu zmniejszenia kosztów finansowych związanych z realizacją infrastruktury kolejowej, w ocenie NIK należy rozważyć wprowadzenie systemu zaliczkowego z udziałem środków z budżetu państwa. Zdaniem Izby, ten system mógłby zapewnić płynność finansową spółce, w tym umożliwić poprawę terminowości regulowania przez nią zobowiązań wobec kontrahentów. Istniejący system finansowania inwestycji kolejowych w ramach WPIK ma istotny wpływ na sytuację finansową i majątkową spółki. Wzrastającej wartości majątku PKL PLK SA towarzyszy zwiększający się poziom zadłużenia. Łączna skumulowana strata na koniec 2015 r. spółki wyniosła ponad 6,1 mld zł.

W wyniku prowadzonej kontroli realizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych, niezależnie od realizacji wniosków – już kończymy, wiem, że tutaj było bardzo dużo danych, więc ta informacja jest dosyć trudna w odbiorze – zawartych w wystąpieniach pokontrolnych i skierowanych do kierowników jednostek kontrolowanych, Izba uważa za konieczne podjęcie działań przez ministra właściwego do spraw transportu, dotyczących:

– zapewnienia planowania adekwatnego do zbilansowanych możliwości wykonawczych i środków finansowych przeznaczonych na inwestycje kolejowe,

– zapewnienia większej stabilności dokumentów programowych, poprzez ograniczenie zmian programu w trakcie jego realizacji,

– rozważenia możliwości wprowadzenia zaliczkowego systemu finansowania, ze środków budżetu państwa, realizowanych przez PKP PLK SA kolejowych inwestycji infrastrukturalnych,

– skutecznego nadzoru nad realizacją przez spółkę kolejowych inwestycji infrastrukturalnych,

– wyeliminowania opóźnień w przekazywaniu PKP PLK SA środków budżetowych zaplanowanych na realizację inwestycji kolejowych,

– egzekwowania terminowej i rzetelnej sprawozdawczości w zakresie inwestycji kolejowych, ujętych w wieloletnich programach, realizowanych przez spółkę.

Do PKP Polskie Linie Kolejowe SA kierujemy wnioski dotyczące:

– terminowego i rzetelnego przygotowania oraz realizowania inwestycji kolejowych,

– podjęcia skutecznych działań w celu poprawy jakości i wyeliminowania błędów we wnioskach o płatność, skutkujących przedłużającym się czasem refundacji wydatków poniesionych na realizowane kolejowe inwestycje infrastrukturalne,

– dostosowania obsady kadrowej stanowisk związanych z realizacją projektów, dotyczących wieloletnich inwestycji kolejowych, do rzeczywistych potrzeb, wynikających z przeprowadzonej analizy pracochłonności wykonywanych zadań,

– dokonywania ewidencji majątku trwałego, powstałego w wyniku realizacji inwestycji bez opóźnień, przy uwzględnieniu czasu odbioru i oddania do użytkowania inwestycji,

– zaewidencjonowania majątku trwałego, powstałego w wyniku realizacji siedmiu zadań inwestycyjnych, zakończonych i oddanych do użytkowania w latach 2012–2014.

Kontrolę przeprowadził Departament Infrastruktury. Jest ze mną pan dyrektor Adam Bandosz oraz panowie Andrzej Sykała – koordynator kontroli, doradca techniczny w Izbie i Mirosław Brzeziński – zastępca koordynatora. Szczegółowo tę kontrolę zna również pan prezes Kutyła. Jesteśmy do państwa dyspozycji, w sprawie szczegółowych pytań dotyczących przedstawionej informacji.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję za przedstawienie informacji. Witam pana ministra Andrzeja Bittela wraz ze współpracownikami. Czy pan minister chciałby zabrać głos?

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Bittel:

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, krótko wstępnie odniosę się do wyników kontroli. Następnie wypowiedzą się pan Tomasz Buczyński – dyrektor Departamentu Kolejnictwa i pan Arnold Bresch – członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe.

Chciałbym powiedzieć, że ileś zastrzeżeń, które Najwyższa Izba Kontroli przedstawiła w raporcie znajduje już swoje uregulowanie w pracach, które toczą się od początku 2016 r. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa podjęło wiele działań zmierzających do tego, aby wykazane w raporcie nieprawidłowości wyeliminować. Zwrócę uwagę na dwa aspekty. Po pierwsze wprowadziliśmy – nazywam to – specrozdziałem kolejowym, czyli szczególne zasady realizacyjne inwestycji kolejowych, ułatwiając spółce możliwości przeprowadzania inwestycji w taki sposób, aby ten proces był sprawniejszy. Drugi element, na który chciałbym zwrócić uwagę – sądzę, że też niezwykle istotny – to zwiększenie realizmu w przyjętym przez Radę Ministrów programie kolejowym, a tutaj mam na myśli zmniejszenie górki inwestycyjnej.

Najwyższa Izba Kontroli zwracała uwagę, że limit wydatkowania pieniędzy przyjęty wcześniej w wieloletnim planie inwestycyjnym WPIK, a później w pierwszej edycji KPK rzeczywiście uniemożliwiał czy w sposób istotny utrudniał jego realizację zgodną z planem. Jeżeli w 2019 r. zostało zaplanowanych do wykonania inwestycji za 16 mld zł, a w 2020 r. również za podobną kwotę, to patrząc przez pryzmat obecnych doświadczeń z wydatkowaniem środków inwestycyjnych przez Polskie Linie Kolejowe, przez pryzmat chłonności rynku, możliwości inwestycyjnie działających na nim firm, można powiedzieć, że trudno sobie wyobrazić, iż można byłoby zrealizować założony limit. Obecnie jest on na poziomie 12 – prawie 13 mld w tych dwóch kluczowych latach. Rozpoczęliśmy – to też jest zmiana – aktywny dialog z rynkiem projektanckim, wykonawczym, eksperckim w zakresie prowadzenia procesów inwestycyjnych. Można powiedzieć, że rynek sam ocenia swoją chłonność na 10 mld zł. Zatem mamy też pewna nadwyżkę. Jednak liczymy, że uda się ją zniwelować, poprzez system zaliczek w ramach kontraktów, czyli wcześniejszego – po rozstrzygnięciu postępowań przetargowych – nabywania materiałów, przygotowywania się do inwestycji. W tym aspekcie też będziemy mogli wprowadzić pewne dodatkowe spłaszczenie.

Jeśli chodzi o kwestie stabilności dokumentów, przyjęliśmy modelowe czy systemowe rozwiązanie, że projekty związane z CEF, do którego będziemy stawać w konkursach są w ramach środków projektów rezerwowych. To też zmieniło system. Będziemy się trzymali tego założenia. Wprowadziliśmy też pewne uelastycznienie związane ze zmianami. Bo będą zmiany w programie. Będą one wynikały z trudności realizacyjnych, czego nie życzylibyśmy sobie. Ale też będą wynikały z rozstrzygnięć przetargowych i kwot z tym związanych, bo w POIiŚ my będziemy mogli te pieniądze relokować, natomiast w CEF one odpływają…

Głos z sali:

Co to jest CEF?

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Program inwestycyjny „Łącząc Europę”. W WPIK nie było CEF, dlatego nie ma go w słowniku. To jest program obecnie włączony do KPK. Bardziej obszernie jest opisany w tym programie. Jest inaczej zorganizowany niż POIiŚ.

To są dwie najważniejsze kwestie, o których chciałem powiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę bardzo.

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Chciałem poinformować pana przewodniczącego i Wysoką Komisję, że ta informacja była też przedmiotem dogłębnej dyskusji ok. 2–3 tygodnie temu na posiedzeniu Komisji Infrastruktury w Urzędzie Transportu Kolejowego. Obecny był pan minister Adamczyk,

przedstawiciele zarządów PKP, PKP PLK, związków zawodowych. Dosyć dokładnie omówiono wówczas wszystkie te kwestie i zagadnienia. Dziękuję.

Poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Panie przewodniczący, może pan prezes Kutyła zechciałby powiedzieć jaki był – że tak powiem – wydźwięk posiedzenia tej Komisji. To byłoby ważne w świetle tego, co chcę za chwilę powiedzieć.

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Kontrolę uznano za przeprowadzoną prawidłowo i profesjonalnie.

Poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

O, tak. Tego się nikt nie spodziewał.

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Chciałem to na wstępie powiedzieć. Natomiast dyskusja była dosyć burzliwa. Nikt nie podważył przyjętych przez nas ustaleń. Pan minister Adamczyk, przedstawiciele ministerstwa odnosili się krytycznie do działań poprzednich władz zarówno PKP, jak i Ministerstwa Infrastruktury. Dziękuję.

Poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, wypada zgodzić się z niewinnym stwierdzeniem pana prezesa, że ta kontrola jest trudna. Rzeczywiście, trudno zrozumieć ten tekst, jeśli choć nie zna się choć trochę materii tego, co dzieje się w sprawach inwestycyjnych w PKP. Powiem krótko, że gdyby tezy i wymowę tego raportu, który dotyczy czasu przeszłego zamienić na tezy i wymowę oceny sytuacji na przyszłość, tego, co stanie się w następnej perspektywie finansowej, to nie zauważylibyśmy zmian. Takie jest moje zdanie.

Podam prosty przykład. Państwo napisaliście, że w wyniku niewykonania zadań nie wydatkowo 28% zaplanowanych w programie środków finansowych. Oczywiście według obecnej prognozy, ukrywanej przed światem zewnętrznym, ale każdy, kto trochę orientuje się w kwestii przygotowania inwestycji kolejowych wie, że ok. 30% z 67 mld zł być może nie będzie wydane. Przed nami kilka lat, więc jeszcze może się wiele zmienić. Ale dzisiaj taka jest prognoza. Tu 28%, prognoza – 30%.

Dlaczego o tym mówię? Dlatego, że jeżeli posiedzenie merytorycznej komisji Sejmu przebiegało tak, jak referuje pan prezes Kutyła, że krytykowano poprzednie władze PKP i resortu, to w świetle przedłożonego raportu jest to krytyka uzasadniona. Tylko pojawia się pytanie – czy przełamaliśmy sytuację? Według mojej oceny – nie. Nie bez powodu na dzisiejszym posiedzeniu nie ma prezesów spółek PKP. Jest pan prezes Bresch – stosunkowo niedawno powołany na członka zarządu, nadzieja – mówię to z całą powagą – środowiska kolejarskiego. Ale to nie on ponosi odpowiedzialność za to, co zaplanowano, tylko prezesi. Nie ma ich tu. Oni uważają, że nie muszą tłumaczyć się przed komisją sejmową za to, jaka szykuje się perspektywa przed nami.

Jeśli chodzi o niebezpieczeństwa, wskażę tylko na jeden element. W raporcie zresztą jest o tym mowa. Spróbuję znaleźć to zdanie. Mianowicie, w odniesieniu do przeszłości w raporcie NIK stwierdzono: „wobec braku analiz zawierających uzasadnienie co do wykonania poszczególnych inwestycji głównym celem późniejszej aktualizacji było ograniczenie planowanego zaangażowania środków budżetu państwa oraz działania nakierowane na zwiększenie wykorzystania przez Polskę dostępnych alokacji środków funduszy europejskich”. Znowu niewinne zdanie. Ale co no tak naprawdę oznacza? Ono naprawdę oznacza to, że jeżeli tytułami inwestycyjnymi nie mamy pokrycia dla środków, które są do naszej dyspozycji, to po prostu nadmuchujemy koszty tych, które są jako tako zorganizowane. Czyli grozi nam nieefektywne wydawanie pieniędzy w sytuacji, kiedy je mamy i kiedy moglibyśmy przeznaczać je na bardzo potrzebny rozwój sieci kolejowej w Polsce w zasadzie na terenie całego kraju, bo Polska zachodnia, mimo że jest pokryta stosunkowo gęstą siecią kolejową, to tam też bardzo potrzebne są inwestycje.

Jednym z efektów tego jest – mogę podać konkret – remont odcinków szlaku kolejowego między Poznaniem a Warszawą, który nie tak dawno był modernizowany. Bodajże tydzień temu – mogę mylić się, ale tak mi się wydaje, panie prezesie, zwracam się do pana

prezesa Brescha – to się zaczęło. Przez dwa lata Poznań będzie odcięty od centrum. Wydane zostaną setki milionów złotych z efektem, którego państwo nie zgadlibyście, gdybym zadał pytanie. Prędkość przejazdu wzrośnie o 0 km/h. Czyli taka jaka była, taka będzie. A czas przejazdu na jednej nitce wzrośnie o minutę, na drugiej – chyba o trzy, mogę mylić się. Takie są efekty zaniedbań spółek PKP w zakresie wieloletniego przygotowania się do inwestycji kolejowych. To poważna sprawa.

Bardzo żałuję, panie prezesie Kwiatkowski, że taka informacja nie ukazała się rok temu, kiedy powstał nowy rząd. Moim zdaniem, miałby lepszą podstawę do podejmowania decyzji. Bardzo tego żałuję. Państwo niestety spóźnili się z tą informacją.

Nie mam pytań ani do Najwyższej Izby Kontroli, ani do spółek PKP, ani do resortu. Przedstawiłem ocenę sytuacji. Na pewno państwo będziecie teraz przeczyć, że nie jest tak źle, jak wynika z mojej wypowiedzi. Zatem jeszcze raz powtórzę – uważam, że jest źle. Przed nami bardzo długa droga do naprawy sytuacji, bo przed sobą mamy bardzo niewiele lat.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę.

Członek zarządu ds. realizacji inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, nie było pytań, ale ocena była druzgocząca. Tak więc pozwolę sobie odnieść się do kilku kwestii. Rozpocznę od raportu, który jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia. Przyjmujemy tę ocenę. Dla nas jest to opis historycznego stanu faktycznego. Chciałbym zauważyć, że 2014 r. był czasem pewnego przełomu w działaniach inwestycyjnych w spółce. To jest rok wprowadzenia nowego systemu zarządzania projektami – jednolitego dla całej spółki. To był początek nowego spojrzenia na zarządzanie portfelami projektów, stworzenie nowego systemu komputerowego EPM, który w sposób jednolity dla każdego zadania inwestycyjnego zbiera dane i pozwala na zarządzanie nimi.

Odnosząc się do raportu, oczywiście wyciągnęliśmy wnioski z tej perspektywy. To są fakty. Nie zaprzeczamy, że jedynie ok. 60% środków, które były przeznaczone na inwestycje udało nam się zagospodarować, reszta przepadła. Zaczyna nam w tej chwili brakować tych 11 mld zł. Bo wbrew informacji przedstawionej przez pana posła mamy jeszcze 67 mld zł do 2023 r. opanowane. Mimo, że w zarządzie jestem od pół roku, to jestem jednym z kolejnych nowych członków zarządu. Obecnie zarządzający spółką prezes Merchel jeszcze rok nie jest na swoim stanowisku. Na marginesie dodam, że nie ma go tutaj nie z powodu unikania odpowiedzi na zadane pytania, mamy posiedzenie rady nadzorczej, prowadzi rozmowy z właścicielami.

Wracając do reorganizacji, do sposobu podejścia naszej spółki i do wydania tych 67 mld zł, to chciałbym powiedzieć, że mamy w tej chwili blisko 1300 osób, które zajmują się bezpośrednio inwestycjami. To zespoły projektów, dyrektorzy projektów, kierownicy kontraktów, którzy mają szczegółowo przypisane zadania. Zadania są jasno zdefiniowane w systemie, o którym mówiłem. Monitorujemy je. Mamy biuro, które wyciąga wnioski z niedotrzymywania kolejnych kamieni milowych, jeżeli coś takiego się zdarzy. Te same dane są przekazywane np. do ministerstwa, które też ma wgląd w ten system. Jest wiele jednostek, które nas monitorują – od przywoływanego tutaj CUPT przez Ministerstwo Rozwoju, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Zatem obecnie nie ma takiej sytuacji, żeby o problemach związanych z projektami nie wiedziały zainteresowane instytucje.

Kolejny temat – linia E-20. Celem tej inwestycji nie jest osiągnięcie skrócenia czasu przejazdu. To jest kolejny etap projektu, który rozpoczęliśmy w latach 90-tych. Nie zgadzam się z twierdzeniem, że nie zwiększymy prędkości. W tej chwili na odcinku wytypowanym do remontu, który rozpocznie się w czerwcu, mamy ok. 60 km, na których nie osiągamy prędkości 160 km/h. Po tym remoncie będzie taka prędkość. Ale – jak mówię – to nie jest główny cel tego zadania. Głównym celem jest zapewnienie nowego sterowania ruchem kolejowym, systemu zabezpieczeń, systemu zasilania, które pozwolą na zwiększenie przepustowości. Będziemy mogli wpuścić więcej ciężkich pociągów na szlaki. Tak więc cel projektu jest zupełnie inny. To dokończenie inwestycji, która trwa od lat 90-tych.

Można powiedzieć, że w latach 90-tych – to jest też myślenie, od którego odeszliśmy – skoncentrowano się na punktach, które dały największy przyrost czasowy. Nie zajęto się najtrudniejszymi technicznie lokalizacjami typu Kutno, Konin, Łowicz. W tej chwili to robimy. Wiemy, że to trudne działania. Bez ich podjęcia ograniczalibyśmy prędkość. Ten projekt na pewno ma uzasadnienie. Nie zgadzam się z tą negatywną oceną, panie pośle.

Chciałbym poinformować, że w tym roku od stycznia podpisaliśmy umowy realizacyjne na ponad 700 mln zł. Za chwilę będą kolejne. Mamy 24 mld zł w obrocie, w postępowaniach przetargowych. Przygotowujemy studia wykonalności na drugą część perspektywy. Tak więc jako zarząd czujemy, że zaczyna nam tej puli 67 mld zł brakować. Uspokajam, panujemy nad sytuacją. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Pani poseł Szydłowska, proszę.

Poseł Bożena Szydłowska (PO):

Chciałam tylko dopowiedzieć, ponieważ tak się składa, że akurat w 2007 r. byłam burmistrzem Swarzędza i miałam przyjemność otwierać ten odcinek modernizowanej trakcji kolejowej. Od Poznania do Konina pociągi osiągają prędkość, o której mówił przedmówca. I faktycznie, chyba nie starczyło już pieniędzy, żeby ten kontrakt był dalej realizowany. Ale na odcinku od Poznania przez Swarzędz na pewno jest taka prędkość. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Pan poseł Wilczyński, proszę.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO):

Chciałbym poruszyć dwie kwestie. Pierwsza – może tutaj pytanie do PKP, ale tak naprawdę do NIK. Jest mechanizm, że mamy ministra nadzorującego, który ma swoich ludzi w radach nadzorczych, zarządy de facto są powoływane politycznie, a na końcu efekt jest taki, że mamy problem z nadzorem, który nie jest sprawowany. Gdzie jest pies pogrzebany? Bo nie sposób zrozumieć tego mechanizmu. Minister powołuje zarządy, minister powołuje do rad nadzorczych. I na końcu mamy konkluzję – minister nie sprawował nadzoru. Jak wyjaśnilibyście państwo ten mechanizm? Bo jest tutaj coś niezrozumiałego.

Druga sprawa – całe lata – to w zasadzie dziedzictwo PRL – traktowaliśmy obszar PKP jako państwo w państwie. To nie do końca się zmieniło. Kiedy pada informacja – czego świadkami byliśmy przed chwilą – że schody ruchome na terenach kolejowych musi kontrolować ekstra służba, to przechodzimy nad tym do porządku dziennego, mimo że to jest chore. Mamy tereny specjalne. Pozwolenia na budowę na wydawać wojewoda. Cały czas jest to imperium specjalne. I pytanie – czy ta specjalność imperium, to że np. wojewodowie muszą wydawać pozwolenia na budowę, miała wpływ na realizację tych projektów, czy nie?

I na koniec – odnotowałem w wystąpieniu pana prezesa, za które bardzo dziękuję – starałem się wychwycić wiele faktów i połączyć ze sobą – że był taki scenariusz: budowaliśmy, budowaliśmy, ale i tak udział linii kolejowych, gdzie spadała prędkość – do 40 km/h – 60 km/h – wzrastał. To trochę przypomina scenariusz taki, że „oślina pośród jadła z głodu padła”. Chcę odwołać się do linii 143 na terenie województwa opolskiego. Otrzymuję sygnały, że za chwilę zostanie zamknięta, bo będziemy tam jeździć z prędkością 20 km/h, ponieważ nie ma pieniędzy na remont. A więc góra kasy i jednocześnie pojawiają się w kraju odcinki, gdzie ludzie nie będą mogli na kluczowych trasach, bo przecież dojazd do metropolii wrocławskiej jest kluczową trasą, dojechać w rozsądnym czasie. Co jest grane? Jaki mechanizm tu działa, że nie potrafimy zharmonizować, zbilansować tych priorytetów? Wygląda na to, że perspektywa, o której teraz mówimy nie będzie różnić się od poprzedniej. Podzielam opinię kolegi, że daleko do przełamania sytuacji. Na spotkaniu z ministrem Adamczykiem usłyszałem, że tak będzie, po prostu nie ma pieniędzy. Mimo, że wielkie pieniądze generalnie były niezagospodarowane. I ludzie z mojego regionu nie będą mogli dojeżdżać do Wrocławia, albo będą dojeżdżać w nieroz-

sądnym czasie. To kolejne pytanie – jaki mechanizm tu działa, że mamy do czynienia z rozwierającymi się nożycami?

Na zakończenie – może taka uwaga, bo cały system nadal nie jest zbilansowany. Mamy odcinki torów, po których można jechać z prędkością 160 km/h, a i tak inna spółka wrzuca nam elektrowozy, które nie mogą rozwinąć takiej prędkości. Czyli mamy potencjalny efekt, ale nie możemy go skonsumować, bo brakuje taboru, który mógłby rozwinąć stosowną prędkość na tych liniach. Nie będę już wspominał o wagonach Wars dla podróżnych, bo to oczywiste dla nas wszystkich, że tego elementu brakuje, ale to inna kwestia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Pani przewodnicząca Chrobak, proszę.

Poseł Barbara Chrobak (Kukiz15):

Panie przewodniczący, panie prezesie, szanowni państwo, na str. 55 informacji stwierdza się, że inwestor wprowadził nierzetelne dane. Dotyczy to nakładów inwestycyjnych. Chodzi m.in. o inwestycję „Kraków – Rzeszów”, gdzie różnica wynosiła 45,5 tys. zł. Czy mam rozumieć, że ta kwota nie została poniesiona, a została wprowadzona jako wydatkowana? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Pan poseł Moskal, proszę.

Poseł Kazimierz Moskal (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie prezesie, panie ministrze, szanowni państwo, wynik kontroli jest – ujmując rzecz delikatnie – niesatysfakcjonujący. Ale to modelowy wręcz przykład pewnej patologii czy nieumiejętności wydatkowania pewnych środków. Są cele, zamierzenia, pieniądze. Natomiast okazuje się, że jest niegospodarność. Są pewne działania, które trudno nazwać profesjonalnymi. To pierwsza uwaga.

Dziękuję panu prezesowi i pracownikom Najwyższej Izby Kontroli za ten raport. On jest ważny dla nas wszystkich. Dotyczy przeszłości. Ale to nie znaczy – jak powiedział poseł Dziuba – że nie martwi nas przyszłość. Na podstawie tego, co usłyszeliśmy i co zostało zaprezentowane na pewno wyniki są nieciekawe. Mam pytanie – czy osoby, które w jakimś stopniu były odpowiedzialne za te nieprawidłowości w jakikolwiek sposób były ukarane? To pytanie kieruję do pana ministra i przedstawiciela PKP PLK SA. Możemy powiedzieć, że jest to historia i nas to nie interesuje. Ale jeżeli były pewne nieprawidłowości, to chciałbym wiedzieć, czy one stają się normą. Ktoś kto zawinił, kto ewidentnie nie zrealizował zadań może dalej funkcjonować. Zmiany, które odbywają się, dokonywane są – jak też tu zaznaczono – może w zarządzie w Warszawie. Ale są osoby, które działają w terenie. Z tego co wiem, tam też są osoby, które wtedy działały i teraz działają. Czy nie należałoby się przyjrzeć osobom, które są odpowiedzialne za te nieprawidłowości?

Ten raport traktowałbym jako pewien opis destrukcyjnego działania, którego celem jest pozostawienie transportu kolejowego na uboczu. Ale jest nadzieja na lepsze rozwiązania komunikacyjne w Polsce. Jestem przekonany – po wypowiedzi pana ministra, czy przedstawiciela zarządu PKP PLK SA – że nadzór ministra nad spółką jest właściwy, że raportowanie się odbywa. Choć nie chodzi tylko o raportowanie, bo możemy raportować i nic z tego nie wynika. Mam pytanie do przedstawiciela PKP PLK – czy w tym momencie dokumentacja i procedury, które są uruchomione przez spółkę dają gwarancję… Chociaż słyszeliśmy w latach poprzednich, że nic nie stoi na przeszkodzie, żebyśmy wydali te pieniądze. Pamiętam od 2005 r., że cały czas o kolei mówiło się, każdy potwierdzał, że zadania będą zrealizowane. Ale – jak okazuje się – to były tylko słowa. Natomiast chciałbym, żeby pan prezes uspokoił, że jednak dokumentacja i procedury dają nadzieję na to, że ten program będzie zrealizowany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Tutaj stanowisko zajął już pan poseł Dziuba. Nie wiem, czy pan będzie do końca uspokojony, panie pośle. Pan przewodniczący Śniadek chciał jeszcze dopisać się do tego pytania.

Poseł Janusz Śniadek (PiS):

Dokładnie. Wpisując się w kasandryczne przepowiednie pana posła Dziuby…

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

W którą wypowiedź pan poseł będzie się wpisywał?

Poseł Janusz Śniadek (PiS):

W jedną i drugą, niesłychanie tym zaniepokojony. Słyszeliśmy już uspokajającą wypowiedź pana prezesa. Przytoczył pan w niej pewne liczby. Mianowicie, że wykonawcy szacują chłonność rynku na 10 mld zł rocznie, plany opiewają na 13 mld zł. Perspektywa do 2023 r. – chyba 63 mld zł. W każdym razie tego rzędu. Jak to przeliczy się, to o ile poziom chłonności nie daje – w mojej ocenie – szansy, o tyle plany, gdyby przemnożyć przez liczbę lat budziłby nadzieję na realność. Prosiłbym, żeby odnieść się w odwołaniu do twardych liczb i uzasadnić, że plany inwestycyjne na kolejną perspektywę są realne.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Chciałbym przypomnieć, że tymi sprawami z pewnością zajmuje i musi się zajmować Komisja Infrastruktury. Natomiast my musimy rozpatrzyć ten raport, ale to też są kwestie, które nas interesują.

Kto z państwa chciałby zabrać głos i udzielić odpowiedzi na te pytania? Proszę.

Członek zarządu PKP PLK SA Arnold Bresch:

Postaram się uspokoić wszystkich. To nie jest hurra optymizm. Myślę, że za chwilę pan minister będzie trochę tonował ten optymizm. Jako zarząd Polskich Linii Kolejowych czujemy, że to jest ten czas, w którym musimy wykorzystać te pieniądze. Krajowy Program Kolejowy był konstruowany na naszą miarę. Był korygowany. Został przyjęty w listopadzie czy grudniu zeszłego roku. Był poddany wielowarstwowej analizie – od możliwości spółki po możliwości przewozowe. Najprościej byłoby zamknąć całą infrastrukturę, wykonać roboty i wrócić za 3 lata na 100% zrealizowanych i zmodernizowanych torach. Dlatego ta analiza dotyczyła również możliwości przewozowych, abyśmy nie sparaliżowali Polski.

Następna sprawa – to dialog z wykonawcami, zmiana warunków umów tak, żeby konflikty, które są nieuniknione na budowach mogły być rozwiązywane w szybkim tempie przez osoby przypisane do projektów. One mają kompetencje finansowe, decyzyjne. Nasza struktura zmieniła się też pod tym kątem, żeby w konfrontacji z wykonawcą te osoby nie pozostawały same, żeby miały wsparcie prawne. Tak więc wyciągnęliśmy wnioski z tego, co zatrzymało realizację poprzedniej perspektywy finansowej.

Chciałbym podkreślić bardzo ważną rolę forum inwestycyjnego, które działa pod szyldem PKP PLK, a jest ramieniem rady ekspertów, która została powołana przez Ministra Infrastruktury. W tym gremium wspólnie z dostawcami, wykonawcami, projektantami, inżynierami zastanawiamy się, co zrobić, żeby ta perspektywa była realna do zrealizowania. Możliwości polskiego rynku to 10 mld zł. Nasze działania skupiają się np. na tym, żeby umożliwić dostawcom przywiezienie materiałów na budowę szybciej niż one będą zabudowane przy np. możliwości płacenia przez nas za te materiały. Znając możliwości rynku elastycznie podchodzimy do warunków umowy, żeby wszyscy byli w stanie wykonać zadania w swoim zakresie.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Pan minister chce jeszcze zabrać głos? Proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Uzupełniająco. Zarząd PKP PLK rzeczywiście obdarza siebie większym zaufaniem i z większym optymizmem patrzy w przyszłość. Natomiast ja chciałbym powiedzieć, że traktuję każdą inwestycję jako zagrożoną. Taki jest mój charakter. Przyszedłem do ministerstwa z samorządu. Dlatego wiem, że jeżeli nie traktuje się inwestycji od początku jej przygotowywania do końca i harmonogramu jako zawsze zagrożonych, człowiek spoczywa na laurach i w którymś momencie procedury zawsze sprawią mu psikusa. Dopóki faktura nie jest rozliczona przez CUPT, nie ma gwarancji, że wszystko jest w porządku. Traktuję tę inwestycję jako zagrożoną. Myślę, że dla pana posła Dziuby

to ważna informacja, że jest człowiek, który uważa, iż należy patrzeć na te sprawy w ten sposób.

Jednak oczywiście trzeba też dostrzegać pozytywne elementy przekształcenia spółki, czy nabywania przez nią dodatkowych kompetencji i przedsięwzięć obecnie podejmowanych, które zwiększają możliwości działania, potencjał i możliwości prowadzenia prac inwestycyjnych w sposób sprawniejszy, lepszy czy dający nadzieję na to, że zostaną zrealizowane w terminie. Takie rzeczy się dzieją. Dla rynku ważna jest np. kwestia zaliczkowania czy wcześniejszego płacenia za materiały. To też oczywiście kwestia organizacyjna. Materiały na budowę trzeba przewieźć. Jeżeli linia będzie zamknięta, to przewożenie będzie utrudnione. Stąd trzeba to zorganizować odpowiednio wcześniej. To się dzieje.

Patrzymy na ten program również z punktu widzenia zadań, o które można byłoby go uzupełniać. Jeżeli będą oszczędności przetargowe, musimy mieć rezerwę, żeby nie okazało się, iż powtarza się sytuacja z końca 2015 r. i początku 2016 r., kiedy nie było przygotowanych zadań. Są ogłoszone przetargi, zamieszczone w internecie, firmy na nie patrzą, ale to tylko ogłoszenia, nie ma specyfikacji, nie ma opisu przedmiotu zamówienia, bo nie ma studiów wykonalności. One są dopiero opracowywane – większość z ogłoszonych w 2015 r. przetargów obecnie otworzyliśmy z punktu widzenia zawierania umów z wykonawcami. To proces, który trwał i który się toczy. Można powiedzieć, że przetargi tego typu w obecnym systemie prawnym są niemożliwe. To znaczy nie można ogłosić przetargu wyłącznie poprzez zamieszczenie ogłoszenia w internecie, bez szczegółowych warunków. To się zmieniło.

Muszę powiedzieć, że również dziwię się, dlaczego ten nadzór tak funkcjonował. Niby wszyscy z jednej ekipy, a nadzoru brak. To zmieniamy. Deklaruję, że będziemy dbali, żeby zarząd nadzorował swój obszar odpowiedzialności i rada nadzorcza nadzorowała zarząd w warunkach wymaganych przez porządek prawny. Będziemy też jako ministerstwo nadzorowali spółki, żeby realizowały swoje zadania. Na to będzie położony nacisk. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Pani przewodnicząca Chrobak zadała konkretne pytanie dotyczące informacji NIK. Proszę, panie prezesie.

Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski:

Poprosiłbym o udzielenie odpowiedzi pana dyrektora Bandosza.

Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Adam Bandosz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panowie prezesi, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, jeśli chodzi o pytanie pani przewodniczącej, czy 45,5 tys. zł zostało zdefraudowane, nie – tu chodziło o to, że był problem w przekazywaniu informacji między pionami, co skutkowało błędnym wpisaniem kwot do systemu EPM. Zwróciliśmy na to uwagę. Ta kwestia była przedmiotem zastrzeżeń. Sprawa została wyjaśniona. Na podstawie dokumentów źródłowych zostało to poprawione. Tak więc w EPM w tej chwili wszystko jest w porządku.

Zwróciliśmy na to uwagę, dlatego że – jak wspominał też pan prezes – ten system ma być systemem przekazującym rzetelne informacje dotyczące realizacji inwestycji i rozliczeń. To było przedmiotem naszego zainteresowania, żeby te dane były rzetelne. Kwota 45,5 tys. zł została zweryfikowana. Nie ma mowy o żadnej defraudacji. To był błąd zapisu w systemie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Proszę państwa…

Poseł Ryszard Wilczyński (PO):

Przepraszam, panie przewodniczący, zadałem trzy pytania. Prosiłbym o odpowiedź przynajmniej na jedno, mianowicie o mechanizm rozwierania się nożyc, to znaczy remontujemy, ale z drugiej strony – przyrasta odsetek linii, na których prędkość spada.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Może jeszcze pan poseł Dziuba, proszę.

Poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Panie przewodniczący, chciałbym zgłosić propozycję, ale może najpierw dwie uwagi porządkowe. Zręczna obrona spółki PKP PLK przez pana prezesa Brescha dowodzi, że…

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Panie pośle, będą jeszcze dalsze…

Poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

…moja nadzieja, że…

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

…pytania. Tak, że potem na samym końcu ocenimy tę zręczność.

Poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

…że jest nadzieją PKP sprawdza się. Po drugie – co do tej kasandrycznej opinii, dawniej był taki dobry obyczaj, że posłańcowi przynoszącemu złe wiadomości ścinało się głowę. Polecam. Po trzecie – bardzo miło słyszeć, że panowie jesteście optymistycznie i z nadzieją nastawieni na najbliższą perspektywę finansową. Jednak mimo wszystko proponowałbym, panie przewodniczący, namówić Najwyższą Izbę Kontroli, żeby w rytmie 2-letnim – i nie w takim powolnym tempie, tylko błyskawicznie po zakończeniu kontroli przedstawiła raport – monitorowała inwestycje kolejowe w tej perspektywie finansowej. Czyli kolejno lata 2016 i 2017, a raport w tej sprawie w I połowie 2018 r., potem lata 2018–2019, a raport w I połowie 2020 r. itd. Jeszcze jednio dwulecie wchodzi w rachubę. Myślę, że niezależna, zewnętrzna ocena powinna bardzo pomóc resortowi i spółkom PKP. Ten raport dowodzi, że Najwyższa Izba Kontroli zachowuje faktyczną niezależność i potrafi zapoznać się z sytuacją, przynajmniej w inwestycjach kolejowych. Nie wiem, jak w innych obszarach.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Pytanie pana posła Wilczyńskiego, proszę.

Członek zarządu PKP PLK SA Arnold Bresch:

Również zaobserwowaliśmy, że sposób wyboru inwestycji, ich zakresu był wadliwy, bo nie uwzględniał kompleksowej modernizacji na dłuższych odcinkach. Obecnie skończyliśmy rewidowanie zakresów rzeczowych, które są objęte studiami wykonalności na tę perspektywę. Jestem przekonany, że nasze działania doprowadzą do tego, że osiągając kompleksowe efekty na dłuższych odcinkach, nie spowodują sytuacji, że w innych miejscach będziemy obniżali prędkość.

Nie mam statystyki. Myślę, że to może być efekt doraźnych małych projektów rewitalizacyjnych, które przynosiły skutki na krótki okres, były relatywnie tanie w stosunku do większych projektów inwestycyjnych.

Linia 143 – nie mówiliśmy o konkretnym odcinku. Chodzi prawdopodobnie o odcinek od Opola do Wrocławia. Tak?

Poseł Ryszard Wilczyński (PO):

Chodzi o Namysłów – Domaszowice.

Członek zarządu PKP PLK SA Arnold Bresch:

Rzeczywiście, w tamtym rejonie nie planujemy na razie robót. Ale przyjrzymy się.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO):

Bardzo prosiłbym, bo tam mamy taką sytuację, że za chwilę będziemy jeździć 20 km/h. Z tego, co wiem to jest taka kwestia, że te projekty – nawet małe modernizacyjne nie wchodzą. Zostaje to na utrzymaniu w ramach środków własnych, a tych nie ma, bo jak wiemy, jest 6,1 mld zł długów.

Członek zarządu PKP PLK SA Arnold Bresch:

Nie zgodzę się z tą opinią. Akurat linia 143 jest remontowana na odcinku wytypowanym na podstawie zapotrzebowania przewoźników. Musiałbym zweryfikować, czy były składane zapotrzebowania, czy nie. Jest ponad 1 mld zł na odcinek od Wrocławia do Oleśnicy. Studium wykonalności jest skończone. Rozpoczynamy projektowanie…

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę o wypowiadanie się do mikrofonu. Pan przysuwa się do stołu i odsuwa mikrofon.

Członek zarządu PKP PLK SA Arnold Bresch:

To wynika z tego, że mówię do osoby, która siedzi za mną. Dlatego obracam głowę w drugą stronę.

Powtórzę: na linii 143 mamy projekt, lecz na innym odcinku. Został on wytypowany na podstawie zapotrzebowania zgłaszanego przez przewoźników. W tym przypadku zweryfikuję, czy organizator ruchu jest zainteresowany, czy nie jest. Na samą linię przeznaczamy 1 mld zł, tylko – niestety – na inny odcinek. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę panów, do wystąpienia pokontrolnego zostało złożonych szereg zastrzeżeń. Część z nich została uwzględniona, a część odrzucona. Czy państwo podtrzymujecie zastrzeżenia złożone do wystąpienia pokontrolnego?

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa MIB Tomasz Buczyński:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, wypada nam zgodzić się z głównymi tezami zawartymi w informacji Najwyższej Izby Kontroli. Myślę, że po prostu trzeba się wziąć do roboty. Podjęliśmy już pewne działania. Ale dostrzegamy jeszcze część tematów, które należy dopracować. W materiale wskazano np. że system przekazywania środków budżetowych nie funkcjonuje należycie. Pragnę podkreślić, że w tym przypadku jesteśmy na etapie rozmów, żeby to zmienić. W zasadzie opracowane są pewne procedury. Jest kwestia szczegółowego dogadania tego tematu.

Podtrzymujemy nasze zastrzeżenia w aspektach szczegółowych. Natomiast co do zasady jak najbardziej zgadzamy się z wnioskami.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Panie prezesie, panowie, czy zostały złożone zastrzeżenia dotyczące środków niewydanych środków przy realizacji tego programu? Pan prezes w swoim wystąpieniu jeszcze raz podkreślił, że utracono 3,5 mld zł. Czy w zastrzeżeniach, które zostały złożone i które nie zostały uwzględnione przez Izbę – bo pan podtrzymuje kwotę 3,5 mld zł – są uwagi dotyczące tych pieniędzy?

Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski:

Szczegółowo odpowie pan dyrektor. Ja mam tylko jedno zdanie doprecyzowujące. Zastrzeżenia zgłosiła spółka PKP PLK. Ministerstwo formalnie nie zgłaszało zastrzeżeń, zgadzając się…

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Zakładam, że znamy tę informację.

Wicedyrektor departamentu NIK Adam Bandosz:

Panie przewodniczący, do utraconej kwoty 3,5 mld zł nie zgłaszano zastrzeżeń.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Panie ministrze, co pan zrobił w sprawie utraty przez spółkę 3,5 mld zł na wykonanie tego planu?

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Mogę odpowiedzieć, że w ramach możliwości działania, które wytworzyły się po zmianie rządu nastąpiły działania zmierzające do spowodowania jak najmniejszej utraty. To był cel, który został podjęty. Fazowano projekty na 3,4 mld zł. Mogę powiedzieć, że ta kwota została uratowana. Tamte pieniądze, niestety są utracone i nie ma ich, bo nie zostały rozliczone w poprzedniej perspektywie. Te zadania, które miały zdolność, żeby przeprowadzić procedurę fazowania, są realizowane. Tamte pieniądze zostały stracone bezpowrotnie.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Tutaj pojawia się pytanie, na które nie było odpowiedzi. To pytanie pana posła Moskala i również moje. Pan potwierdza, że ok. 3,5 mld zł zostało utracone. Ktoś do tego dopro-

wadził. Czy państwo wyciągnęliście jakieś konsekwencje? Kwota jest tak duża i jest to na tyle widoczne w społeczeństwie, że państwo w jakiś sposób musicie się do tego odnieść. Jeśli ktoś jest winien utraty takich pieniędzy, to trzeba zastanowić się, czy to były błędy urzędnicze, siła wyższa czy być może mamy do czynienia z przestępstwem niedopełnienia obowiązków? Jeśli pan ma informacje, to niech pan śmiało odpowie.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Nie mamy informacji, żeby zostały wyciągnięte konsekwencje, szczególnie w aspekcie związanym z niedopełnieniem obowiązków. Muszę sprawdzić. Pełnię funkcję od pewnego czasu, a nie od początku powołania rządu.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Rozumiem.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Sprawdzimy i przekażemy informację.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

To ważna część tego raportu. Gdy chodzi o kwestie przyszłościowe, zakładamy, że wszyscy mamy dobrą wolę i będziemy szli do przodu.

Miałbym prośbę do pana posła Dziuby. Propozycja dokonania kontroli wydaje mi się godna poparcia. Jeśli pan poseł na następne posiedzenie Komisji mógłby opracować dezyderat… Panie ministrze, kiedy będziecie mieli odpowiedź na moje pytanie? Kiedy możemy się znowu spotkać i porozmawiać na ten temat?

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Postaram się w ciągu kilku dni, bo to wydaje się być proste do zweryfikowania.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Jeśli państwo będziecie gotowi, proszę o informację do sekretariatu. Czy pan rozumie intencję mojego pytania?

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Tak. Oczywiście.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Spotkamy się jeszcze raz, bo być może będą rozbieżne oceny. Chcę również zapytać panów z Najwyższej Izby Kontroli o ocenę – czy utrata tych pieniędzy była tylko efektem zaniechania, braku nadzoru czy w niektórych przypadkach moglibyśmy mówić o niedopełnieniu obowiązków?

Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski:

Nie mam żadnych wątpliwości, że trzeba mówić o niefrasobliwości w przygotowywaniu planów. Bo w kilka miesięcy po uchwaleniu pierwszego wieloletniego planu osoby odpowiedzialne stwierdziły, że on nie jest do zrealizowania w tym zakresie. To także odnosi się do przyszłości, że to te plany muszą być poparte analizą – jakie daje rynek możliwości – przepraszam za kolokwializm – przerobienia tych pieniędzy. Tam nie było takiej analizy.

Nie kierowaliśmy żadnego zawiadomienia do prokuratury, bo w tym zakresie nie mogliśmy wykazać, że ktoś ponosi odpowiedzialność w wymiarze prawno-karnym za niewykorzystanie tych środków. Jednak nie mam żadnej wątpliwości, że planowanie możliwości wydatkowania takiej wielkości środków było absolutnie nieadekwatne, w stosunku do rzeczywistych możliwości rynku przerobienia tych pieniędzy.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Chciałbym, żebyśmy sobie odpowiedzieli na pytanie, czy np. te plany były sporządzane na wyrost dlatego, żeby podjąć próbę wykorzystania tych pieniędzy? Czy gdyby one były sporządzane w sposób realistyczny, to te środki mogłyby zostać wykorzystane w innym okresie? Czy – jak powiedziałem – była to próba jakiegoś wykorzystania tych pieniędzy za wszelką cenę i ona nie powiodła się? Bo to zmieniałoby ocenę tych działań.

Jak panowie z NIK to oceniacie? Czy gdyby plany były sporządzone bardziej realistycznie, czy te środki można byłoby wykorzystać w późniejszym okresie?

Wicedyrektor departamentu NIK Adam Bandosz:

Panie przewodniczący, środki przeznaczone do wykorzystania w danej perspektywie, mają być w niej wykorzystane.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę mówić bliżej mikrofonu.

Wicedyrektor departamentu NIK Adam Bandosz:

Środki, o których teraz mówimy, czyli perspektywa lat 2007–2013 powinny być wykorzystane w tej perspektywie. To, co zrobiono po grudniu 2015 r. – jak wspominał pan minister i pan prezes – to kwestia fazowania inwestycji, których nie udało się zrealizować, po to właśnie, aby podzielić środki – część środków z perspektywy lat 2017–2013 maksymalnie wykorzystać, a część inwestycji przenieść na finansowanie z perspektywy lat 2014–2020. Po zamknięcie perspektywy 2007–2013 trudno mówić o możliwości przeniesienia tych środków na nową perspektywę.

Myślę, że jednym z ważnych aspektów, które tutaj trzeba poruszyć i które rzucają światło – o czym mówił pan prezes – na planowanie, że bodajże w grudniu 2010 r. ówczesne ministerstwo wystosowało pismo do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z informacją, aby część środków z tej perspektywy przenieść z inwestycji kolejowych na inwestycje drogowe. To było bodajże 1,2 mld euro, czyli niecałe 5 mld zł. Komisja Europejska nie zgodziła się. Natomiast uzasadnieniu wniosku wskazywano, że nie ma możliwości fizycznych wykorzystania tak dużej alokacji. O tym wiedziano już w 2010 r. Natomiast konsekwentnie realizowano ten program (zwiększonego zakres rzeczowy) pomimo wiedzy, że tak naprawdę trudno będzie wchłonąć tak znaczną ilość pieniędzy.

Wydaje nam się – pan prezes to podkreślił – że to jest kwestia takiego planowania inwestycji, czyli zakładania, że zrealizujemy je w takiej wielkości, a widzimy, że nie do końca jeszcze jesteśmy przygotowani instytucjonalnie. W 2011 r., kiedy rozpoczęto realizację WPIK realizator programu nie był do końca przygotowany. Podejmował działania zmierzające do reorganizacji. Tę reorganizację oceniamy pozytywnie, bo przyśpieszyła realizację inwestycji w 2014 r. i 2015 r. Niemniej jednak zaniechania do 31 grudnia 2013 r. spowodowały, że zapóźnienia w realizacji inwestycji były takie, że nawet przyśpieszenie, poprawa realizacji inwestycji nie dało możliwości zrealizowania w pełni programu…

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Kto napisał pismo do Ministerstwa Rozwoju w sprawie przeniesienia środków?

Wicedyrektor departamentu NIK Adam Bandosz:

Nie pamiętam, panie przewodniczący. Musiałbym sprawdzić.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę to sprawdzić. Wrócimy do tego tematu.

Proszę państwa, proponuję przyjęcie do wiadomości informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli realizacji zadań Urzędu Dozoru Technicznego. Natomiast jeśli chodzi o tę sprawę chciałbym, żebyśmy do niej wrócili. Bo raport z takimi informacjami – w moim odczuciu powinien mieć – jakieś konsekwencje. Nie chcę na siłę ferować wyroków, ale chciałbym wiedzieć, co stało się z tymi pieniędzmi, dlaczego nie zrealizowano tego planu i kto jest za to odpowiedzialny.

Proszę, panie prezesie.

Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski:

Przepraszam, Komisja nie ma tego w planie, ale wyjątkowo z uwagi na wagę poczynionych ustaleń prosiłbym, aby prezydium Komisji rozważyło, czy Komisja nie chciałaby zapoznać się z naszym raportem dotyczącym funkcjonowania rynku suplementów diety w Polsce. Byłem przerażony, kiedy zapoznałem się szczegółowo z dokumentami z tej kontroli. Okazało się, że to jest rynek o wartości ponad 4 mld zł, 90% Polaków korzysta z suplementów diety. Zbadaliśmy 45 próbek, 38 nie spełniało wymogów i norm opisanych

na opakowaniu. W ekstremalnych przypadkach ujawniliśmy w suplementach diety bakterie chorobotwórcze, bakterie kałowe i pochodne narkotyków.

Złożyłem stosowne zawiadomienia do prokuratury. Ale powiem szczerze, że to był chyba jeden z najbardziej przerażających dokumentów, jakie czytałem. Jeśli Komisja chciałaby się z tym zapoznać, jesteśmy do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dobrze. Dziękuję za uwagę.

Projekt dezyderatu też rozpatrzymy na kolejnym posiedzeniu Komisji. Nie wiem, czy to będzie za dwa tygodnie, czy trochę później. Chciałbym, żebyśmy też porozmawiali na temat zakresu tej kontroli. Bo NIK nie planowała ponownej kontroli w najbliższym…

Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski:

Przeprowadzamy kontrole co dwa lata. Poprzednia kontrola inwestycji kolejowych odbyła się w 2013 r. Projekt dezyderatu jest zbieżny z naszymi analizami, żeby inwestycjom kolejowym przyglądać się cyklicznie. Oczywiście, to do planu na 2017 r. To jest zbieżne z naszą oceną potrzeby takiej kontroli.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dobrze. Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie Komisji.